Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9332**

17. Wahlperiode 17. 04. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Nicole Maisch, Dr. Valerie Wilms, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/9234 –

Ende des Betriebes der Kasseler Fuldaschleuse

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der Neubewertung der Bundeswasserstraßen ist derzeit unklar, welchen Status die Fulda zwischen Kassel und Hannoversch Münden zukünftig erhält. Die Einstufung von Bundeswasserstraßen ist Teil einer Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Zukünftig sollen Wasserstraßen nach ihrer Bedeutung für den Gütertransport im Gesamtnetz erfasst werden. Dadurch werden bestimmte Wasserstraßen neu bewertet werden müssen, z. B. in ihrer Bedeutung für den Wassertourismus. Die Details und einzelnen Folgen einer Neubewertung sind bisher jedoch unklar.

Für die Fulda ergeben sich Konsequenzen für den Flusslauf, die Anrainerkommunen sowie die Menschen vor Ort. Der Betrieb der Kasseler Fuldaschleuse soll ab 2016 eingestellt werden. Für einen weiteren Betrieb müssten Sanierungskosten in Höhe von 6 Mio. Euro investiert werden. Nach Auskunft der Stadt Kassel können die Sanierungs- und Betriebskosten nicht kommunal übernommen werden.

Die Fulda hat in ihrem Verlauf zwischen Kassel und Hannoversch Münden vier Schleusen. Jede dieser Staustufen wird unter anderem eingesetzt, um die Fließgeschwindigkeit des Flusses und damit die Wassertiefe der Oberweser sowie des Mittellandkanales, der einen Teil seines Bestandes aus der Weser bezieht, zu steuern.

An den Staustufen sammelt sich Sediment, das regelmäßig ausgebaggert werden muss, damit die Fulda schiffbar bleibt und Hochwasserschutz gegeben ist. Damit haben die Schleusen auch großen Einfluss auf die betroffenen Flussökosysteme. Bei Schließung der Kasseler Fuldaschleuse wäre auch eine Durchlässigkeit für die Schifffahrt nicht gegeben. Die Anlagerung von Sedimenten vor dem Kasseler Wehr könnte direkte oder indirekte Hochwassergefahren mit sich bringen. Eine Schließung der Schleuse hätte auch Konsequenzen für Wassertourismus und Sportschifffahrt.

Eine Schiffbarkeit der Fulda ist nach Schließung der Kasseler Schleuse nur noch in Teilen möglich. Die Anrainerkommunen haben jedoch ein hohes Interesse an touristisch „durchgängigen“ Angeboten. Die Schifffahrt ist zudem elementarer Bestandteil des zweitgrößten Volksfestes, dem Zissel in Kassel, bei dem die Wassersportvereine mit der Stadt Kassel einen Wasserumzug durchführen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 13. April 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundeswasserstraße Fulda besitzt keine Bedeutung mehr für den Transport von Gütern. Auch im Vergleich zu anderen von Freizeit und Tourismus geprägten Bundeswasserstraßen ist ihre Bedeutung eher gering.

Die Stadtschleuse Kassel wurde einer Bauwerksprüfung unterzogen. Das Ergebnis lässt einen weiteren Betrieb der Schleuse zu.

Eine Stilllegung der Schleuse oder die Einstellung notwendiger Unterhaltungsarbeiten an der Fulda ist daher aktuell nicht beabsichtigt.

Schließung der Kasseler Schleuse

1. Verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse zu den Kosten einer Schließung bzw. eines Rückbaus der Schleuse in Kassel, und wie hoch sind diese?

Falls es zu einer Schließung und zum Rückbau der Schleuse käme, betrügen die Kosten nach Mitteilung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Mitte ca. 2,3 Mio. Euro.

2. Welches Schifffahrtsaufkommen fand an der Schleuse in den letzten zehn Jahren statt (bitte getrennt nach Sportbooten, Fahrgastschiffen und Güterschiffen aufführen)?

Auf die Tabelle „Schleusenerhebung Kassel“ (Anlage 1) wird verwiesen.

3. Wird das Schifffahrtsaufkommen in gleicher Höhe auch ohne funktionsfähige Schleuse zu bewältigen sein?

Nein. Ohne funktionsfähige Schleuse werden nur noch muskelbetriebene Fahrzeuge passieren können. Fahrgastschiffe und größere Sportboote können entweder oberhalb der Schleuse fahren oder unterhalb.

4. Gibt es eine Schätzung der Kosten für eine Verkleinerung der Schleuse in Kassel, und wie hoch sind diese?

Ja. Nach Mitteilung der WSD Mitte betragen die geschätzten Kosten ca. 6 Mio. Euro.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis über Bedarfe von Unternehmen, die ihren Gütertransport auf die Fulda verlagern wollen oder dies in den letzten 20 Jahren getan haben?

Gütertransporte auf der Fulda fanden in den letzten 20 Jahren auch wegen der geringen Abmessungen der Schleusen nicht statt. Bei der WSD Mitte gibt es Anfragen von Firmen im Kasseler Raum, die an Gütertransporten auf der Fulda interessiert sind. Eine Bedarfsanalyse bzw. Verkehrsprognose liegt nicht vor.

6. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, dass Wassersport und Wassertourismus auf der Fulda nach einer Rückstufung der Fulda als Bundeswasserstraße und bei einer Schließung der Kasseler Schleuse weiterhin in bekanntem Umfang möglich ist?

Wassersport und Wassertourismus wären nach Schließung der Schleuse wie in der Antwort zu Frage 3 beschrieben möglich. Für die Nutzung mit muskelbetriebenen Fahrzeugen sieht die Bundesregierung Potenziale für die Entwicklung naturnahen Wassersports und Wassertourismus.

7. Hat die Bundesregierung das Land Hessen sowie weitere eventuell betroffene Länder und die betroffenen Kommunen über die Auswirkungen der Reform in finanzieller und sachlicher Hinsicht informiert?

   Wenn ja, in welcher Form?

   Wenn nein, wann erfolgt dies?

Zurzeit wird die dem Deutschen Bundestag vorgelegte Netzstruktur von einem unabhängigen Gutachter überprüft. Das Gutachten wird voraussichtlich im Laufe des Monats vorgelegt. Erst nach Festlegung der endgültigen Netzstruktur können Verhandlungen mit Ländern und Kommunen über die Zukunft einzelner Wasserstraßen aufgenommen werden, wobei der Bund aber in jedem Fall gemäß Artikel 89 Absatz 1 des Grundgesetzes Eigentümer der Wasserstraßen und Anlagen bleibt. Unabhängig von der endgültigen Netzstruktur hat er auch seine diesbezüglichen Eigentümerverpflichtungen weiterhin zu erfüllen.

Zustand des Flusses

8. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Durchgängigkeit der Fulda zu gewähren?

Für die Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen gemäß Wasserrahmenrichtlinie hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein bundesweites Priorisierungskonzept erstellt. Das Konzept wurde Ende Februar 2012 öffentlich bekannt gegeben. Darin sind auch Maßnahmen zur Durchgängigkeit der Fulda enthalten. Die Bundesregierung sieht grundsätzlich Möglichkeiten, die Wiederherstellung der Durchgängigkeit und die Entwicklung eines naturnahen Wassertourismus mit muskelbetriebenen Fahrzeugen zu verbinden.

9. Welche Folgen sieht die Bundesregierung durch die Schließung der Kasseler Schleuse auf die Wasserqualität der Fulda sowie die Natur am Fluss insgesamt?

Keine.

10. Wie kann nach einer Rückstufung der Fulda die Instandhaltung gewährleistet werden?

Bei Rückstufung der Fulda würde sich grundsätzlich an der gegenwärtigen Instandhaltung nur wenig ändern, denn auch weiterhin bestünden die Verpflichtungen aus der Verkehrssicherung für die Ufer und die Bauwerke. Die Unterhaltung würde auch weiterhin anforderungsgerecht nach der Wasserrahmenrichtlinie, für den Wassertourismus und zur Wasserabfuhr erfolgen.

11. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Menge an Sand und sonstigem Material, die in den letzten zehn Jahren aus der Fulda ausgebaggert wurden (bitte kumuliert und nach Jahren zusammengefasst angeben)?

Die Baggermengen aus der Fulda in den letzten zehn Jahren sind in der Tabelle „Nassbaggerungen Fulda“ (Anlage 2) der WSD Mitte dargestellt.

Allein im Bereich der Stauhaltung Kassel sind nur selten Baggerungen erforderlich, und wenn nur im geringen Umfang zur Gewährleistung der vorzuhaltenden Wassertiefen.

12. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt werden, dass die Sedimentfracht gemäß Wasserrahmenrichtlinie dem Lauf des Flusses folgen kann?

Im Rahmen der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundewasserstraßen gemäß Wasserrahmenrichtlinie werden auch die erforderlichen Maßnahmen zur Sedimentdurchgängigkeit geprüft. Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 8.

13. Welche Wassertiefe der Fulda wird zurzeit durch Baggerung zwischen dem Wehr „Neue Mühle“ in Kassel-Niederzwehren und der Kasseler Schleuse sichergestellt?

Von Fulda km 76,78 (Kiesgrube bei Kassel) bis zum Wehr Kassel (Fulda km 81,279) sind gemäß Binnenschifffahrtsstraßenordnung Fahrzeuge mit einer Abladetiefe von 1,20 m zugelassen. Es wird eine Wassertiefe von 1,40 m vorgehalten. Von km 76,78 aufwärts bis zum Wehr „Neue Mühle“ bei km 75,77 wird keine regelmäßige Fahrrinnenbaggerung durchgeführt.

14. Welche Wassertiefe benötigen

Die erforderliche Wassertiefe beträgt:

a) Baggerschiffe?

z. B. Schwimmgreifer „SG 2345“ 1,00 m (Tiefgang 0,80 m);

b) Motorsportboote?

0,70 m bis 1,30 m (Tiefgang 0,50 m bis 1,10 m);

c) Ruderboote, Kanus und Kajaks?

0,30 m (Tiefgang 0,20 m bis 0,30 m);

d) Ausflugsschiffe/Personenschifffahrt?

1,40 m (Tiefgang 0,70 m bis 1,20 m).

15. Wie schätzt die Bundesregierung die Chancen ein, dass Baggerschiffe auch ohne Schleuse weiterhin auf der Fulda bis zur Neuen Mühle in Kassel-Niederzwehren fahren können?

Welche technischen oder logistischen Voraussetzungen wären notwendig?

Bis ins Unterwasser der Staustufe Kassel wird sich bezüglich der Unterhaltung der Bundeswasserstraße Fulda keine Änderung ergeben. Sofern Unterhaltungs- oder Baggerarbeiten oberhalb der Schleuse Kassel erforderlich werden, müssen neue Lösungen erarbeitet werden.

Wehr

16. Welche Auswirkungen sieht die Bunderegierung bei einer Schließung bzw. einem Rückbau der Kasseler Schleuse auf den Betrieb des Wasserkraftwerks Vogt'sche Mühle, dem Wehr an der Kasseler Schleuse?

Mit der Schließung der Schleuse würde der Stau am Wehr Kassel nicht verändert. Das Wehr Kassel würde weiter betrieben. Auf das Wasserkraftwerk Vogt'sche Mühle gäbe es keine Auswirkungen.

17. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Entschädigungsansprüchen der Wasserkraftbetreiber, wenn durch bauliche Veränderungen an Schleuse und Wehr der Ertrag aus dem Kraftwerk sinkt?

Da sich die Stauhaltung nicht verändert, würden keine Entschädigungsansprüche entstehen.

18. Kann das Walzenwehr auch ohne Schleuse weiter betrieben werden?

Ja.

19. Wie bewertet die Bundesregierung die kulturhistorische Wertigkeit des historischen Walzenwehrs Finkenherd in Kassel?

Das Walzenwehr und die Schleusenanlage sind Kulturdenkmal gemäß Hessischem Denkmalschutzgesetz und genießen einen dementsprechenden Schutz.

Flussverlauf und Hochwasser

20. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch eine Schließung bzw. den Rückbau der Kasseler Schleuse und/oder des Kasseler Wehres auf den Mittellandkanal und mittelbar auf den Edersee?

Keine. Vergleiche auch die Antwort zu Frage 16.

21. Welche Auswirkungen sieht die Bundesregierung auf den Hochwasserabfluss der Fulda im Stadtgebiet Kassel nach dem Rückbau der Schleuse und der Einstellung der anschließend nicht mehr für die Schifffahrt erforderlichen Baggerarbeiten im Staubereich des Wehres Finkenherd?

    Gibt es hierzu Untersuchungsergebnisse?

Keine. Untersuchungsergebnisse liegen nicht vor.

22. Wie schätzt die Bundesregierung den Einfluss durch die Schließung auf die Hochwassergefährdung an anderen Stellen (zum Beispiel der nächsten Staustufen bis Hannoversch Münden) ein?

Die Schließung der Schleuse hätte keinen Einfluss auf die Hochwassergefährdung an anderen Stellen unterhalb Kassel. Vergleiche auch die Antwort zu Frage 21.

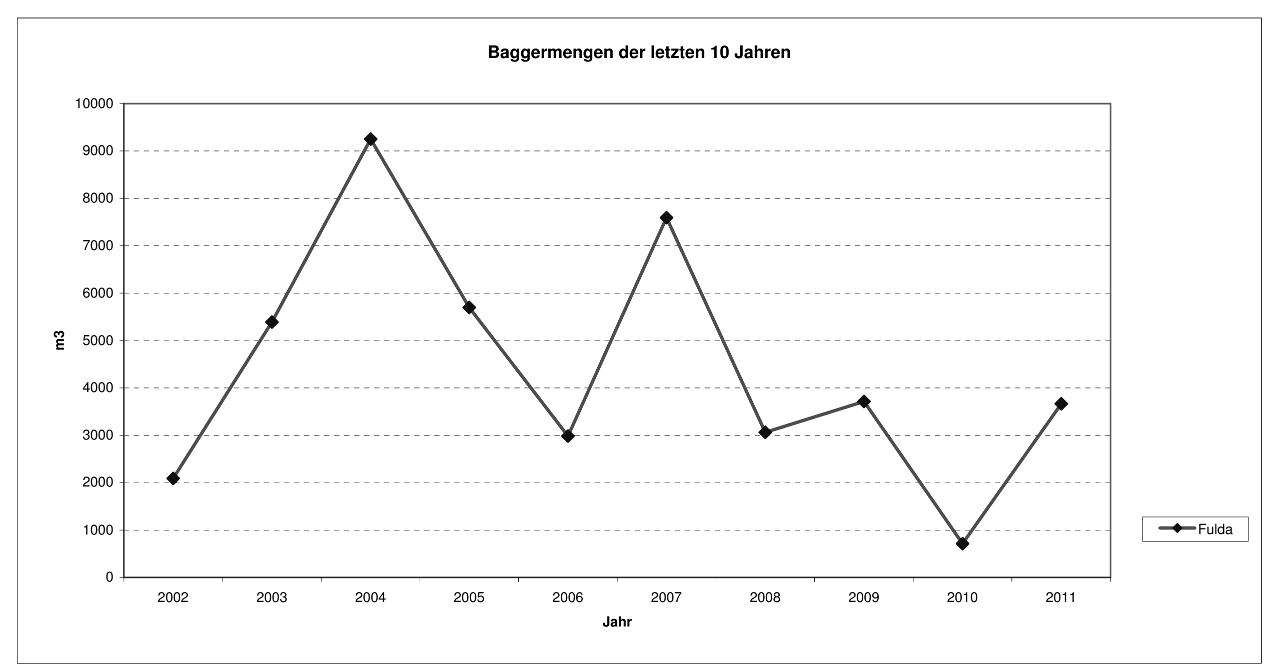
23. Was würde ein Rückbau von Schleuse und/oder Wehr für den Betrieb der Schleuse Wahnhausen bedeuten?

Der Betrieb der Schleuse Wahnhausen erfolgt unabhängig von einer Stilllegung der Schleuse Kassel. Ein Rückbau des Wehres ist aktuell nicht vorgesehen.

Anlage 1

Baggermengen (m^3) der Fulda

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fulda	2091	5390	9252	5698	2981	7595	3062	3713	712	3665



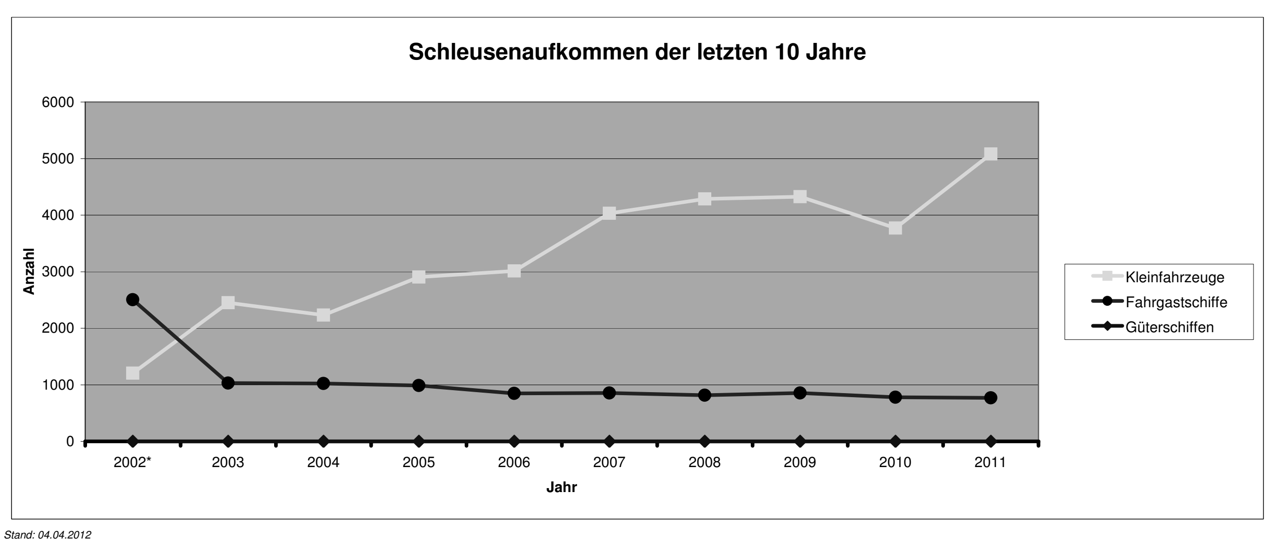
Stand: 04.04.2012

Anlage 2

Schleusenaufkommen in Kassel

	2002*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kleinfahrzeuge	1205	2450	2231	2906	3014	4032	4286	4324	3771	5079
Güterschiffen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrgastschiffe	2505	1030	1025	987	849	856	817	856	781	770
Boote umgetragen						630	896	878	934	1059

* Dokumenta-Jahr
zusätzlicher Shuttleservice und den
damit verbundenen erhöhten Fahrgastschiffaufkommen



Stand: 04.04.2012



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333